

## 〔判例研究〕

自転車の過失行為から誘発された  
自動車事故と因果関係

(大阪地判平成 23 年 11 月 28 日判タ 1373 号 250 頁)

岡 部 雅 人

## 事実の概要

被告人 X は、自転車を運転し、大阪市内の国道の西行き車線南側を西から東に進行してきて、同所先（以下、「本件横断場所」という。）で左折して道路を北に向け横断するに当たり、その西方には、信号機により交通整理が行われ、かつ、自転車横断帯が設けられている交差点が存した上、本件横断場所は車道の幅員が約 15.4 メートル（西行き 3 車線、東行き 2 車線）あり、走行車両等の通行量も多いにもかかわらず、上記交差点の対面信号機が赤色の灯火信号を表示しているのを見るや、同交差点で横断することをせず、西行き車線第 3 通行帯に停止中の右折待ち車両により東行き車線走行車両の運転手から見通しが困難な本件横断場所で、前方左右を注視せず、東行き車線を走行する車両等の有無およびその安全確認不十分のまま、漫然、時速約 7 キロメートルで横断進行したことにより、折から東行き車線第 2 通行帯を西から東に向かい普通貨物自動車を運転して時速約 50 キロメートルで進行してきた甲をして、X との衝突回避のため急制動の措置を講じながら左転把させ、さらに、折から東行き車線第 1 通行帯を甲車の左後方から普通特殊自動車（タンク車、最大積載量 3400 キログラム）を運転して時速約 60 キロメートルで進行してきた乙をして、甲車との衝突回避のため左転把させて乙車を同所先道路北側の歩道に乗り上げさせ、歩道上にいた A および B に乙車の前部

を衝突させた上、両名を歩道北側の建物と乙車との間で狭圧させ、よって、A および B にそれぞれ傷害を負わせ、同日、市内の病院において、A および B を、それぞれこの傷害により死亡させた。

## 判決要旨

有罪・確定。

### (1) 予見可能性について

「車両が相当の速度でかなり頻繁に走行している道路において、信号機による交通整理の行われている交差点が近くにありながら、交差点ではない地点で、停止車両の影になる位置から、時速約7キロメートルでとはいえ自動車通行帯に自転車を運転して進出すれば、走行してくる車両等の進行を妨害することが当然に予見される。そうであれば、車両等が自転車との衝突を回避しようとして進路変更や急制動を行うであろうことは当然に予想できるところであって、このような回避行動が他の車両等にも回避行動を強いることとなり、その際にいずれかの運転者が驚愕等から操縦を誤るなどして人の死傷を伴う交通事故（人身事故）が発生することも当然に予想できるところである。加えて、その事故の態様として、本件で実際に生じたような、車両が歩道に乗り上げて歩行者等を死傷させるに至る場合があることも十分に考えられるところである。

そして、被告人においても、自己の横断行為が車両等の進行を妨害することは当然に予見でき、これによる人身事故の発生、さらに、車両が歩道上に乗り上げる態様での人身事故の発生についても予見可能性がなかったとの疑いを生じさせる事情は見当たらない。

以上によれば、被告人は、実際に生じた事故の経過をすべて具体的に予見することはできなかったとしても、自己の横断行為が歩道上の人を死亡させる交通事故の発生に至る可能性があることを予見することはできたものというべきである。したがって、被告人には、本件被害者両名を死亡させる事故発生の予見可能性があったと認められる。」

### (2) 因果関係について

「被告人の過失行為（本件横断場所を安全確認不十分のまま横断しようとしたこと）

は、東行き車線を走行する車両等の進行を妨害するもので、その回避行動がきっかけとなって歩道に乗り上げる車両が生じることも十分に考えられるものであるから、それ自体において本件のような死亡事故につながる危険性を有していたといふべきである。そして、……甲の左転把を含む回避行動は被告人の過失行為により現に誘発されたものであり、乙が歩道に乗り上げて2名の者を死亡させることとなった左転把はこの甲の回避行動により現に誘発されたものである。すなわち、乙車が被害者らに衝突したのは、被告人の過失行為の危険性が現実化したものに他ならないと評価できる。」

### （3）重過失に当たるか否かについて

「重過失とは、不注意の程度が著しい場合、すなわち、結果発生の予見・回避が容易であったにもかかわらず、注意を怠って結果を発生させた場合であると解するのが相当である。

……被告人は、自己の横断行為が車両等の進行を妨害し、人身事故を発生させる可能性があることは容易に知り得たものであるし、本件横断場所での横断を差し控えるであるとか、東行き車線を走行してくる車両の有無、動静により注意を払うなどというのは、むしろ当然そうすべきことであって、回避の容易性は明らかである。

したがって、被告人の過失は重過失に当たるというべきである。」

## 評 釈

### 1 問題の所在

本件は、自転車を運転して市街地内の幹線道路を横断しようとしたXが、すぐ近くにある自転車横断帯を通らず、右折待ちの停止車両の陰から、安全確認が不十分なまま対向車線上に時速約7キロメートルで進出したため、対向車線の第2通行帯を走行してきた甲車がXとの衝突を避けようとして左にハンドルを切り、さらに第1通行帯を時速約60キロメートルで走行してきた乙車が甲車との衝突を避けようとして左にハンドルを切って歩道上に乗り上げ、同所にいた被害者2名と衝突していずれも死亡させたという事案である。

本件においては、①Xの予見可能性、②Xの行為と結果との間の因果関係、

③ 重過失の意義の3点が問題とされているので、それらについて順次検討する。

## 2 予見可能性について

### (1) 本判決の判断

Xの予見可能性につき、弁護人は、過失犯の成立には因果関係の本質的部分が具体的に予見可能であることが必要であり、Xが自己の横断行為から被害者両名が死亡するところまで予見することには無理があるとして、これを否定する。しかし、本判決は、「被告人は、実際に生じた事故の経過をすべて具体的に予見することはできなかったとしても、自己の横断行為が歩道上の人を死亡させる交通事故の発生に至る可能性があることを予見することはできた」として、因果関係の本質的部分が予見可能であったと評価できるし、単なる危惧にとどまらない具体的な予見可能性があったと認められるとしている。

### (2) 予見可能性の有無の判断方法

過失犯における予見可能性についての代表的な判例のひとつである北大電気メス事件控訴審判決<sup>1)</sup>は、「結果発生の予見とは、内容の特定しない一般的・抽象的な危惧感ないし不安感を抱く程度では足りず、特定の構成要件の結果及びその結果の発生に至る因果関係の基本的部分の予見を意味するものと解すべきである」としており、このような考え方は、実務上も、学説上も、ほぼ定着している。このことから、「予見の対象」としては、「結果」および「因果関係の基本的部分」の2つが問題となる。

まず、「結果」の予見可能性については、後部荷台無断同乗事件最高裁決定<sup>2)</sup>が、行為者が認識していなかった、自動車の後部荷台に無断で乗り込んでいた被害者の死亡結果に対して、過失犯の成立を認めている。学説の中には、行為者が認識していなかった被害者に対する過失を認めるべきではないとするものも多いが、<sup>3)</sup>

1) 札幌高判昭和51年3月18日高刑集29巻1号78頁。

2) 最決平成元年3月14日刑集43巻3号262頁。

3) 大塚裕史「『結果』の予見可能性」岡山大法学会雑誌49巻3=4号(2000)730頁、川端博「判批」法学セミナー421号(1990)98頁、北川佳世子「判批」西田典之ほか編『刑法判例百選I総論』(第6版, 2008, 有斐閣)105頁、佐伯仁志「判批」判例セレクト'89(1990)32頁、松宮孝明『過失犯論の現代的課題』(2004, 成文堂)119頁など。

同決定の結論を支持するものも少なくない。<sup>4)</sup> また、明石砂浜陥没事件最高裁決定<sup>5)</sup>において、事故の現場である砂浜の表面には何の異常も認められなかったとしても、同一の構造を有する他の場所で異常が発生していたのであれば、陥没が発生する可能性があることを予見することができたとされていることから、予見の対象としての結果は、必ずしも現実に発生した「具体的な結果」である必要はないといえよう。「結果」の予見可能性については、少なくとも、発生した「構成要件の結果」の予見があれば足りるものと解される。

また、「因果関係の基本的部分」の予見可能性については、近鉄生駒トンネル事件最高裁決定<sup>6)</sup>が、「右のような炭化導電路が形成されるという経過を具体的に予見することはできなかったとしても、右誘起電流が大地に流されずに本来流れるべきでない部分に長期間にわたり流れ続けることによって火災の発生に至る可能性があることを予見することはできたものというべきである」としており、また、「他の（構成要件に該当する因果関係と評価しうる）因果経過の認識・予見可能性が肯定されれば、現実の因果経過の認識・予見が不可能であっても、過失を肯定することができる」とする学説も有力に主張されている<sup>7)</sup>。実際、近鉄生駒トンネル事件のように、具体的な因果経路を予見することの極めて難しい場合であっても、結果回避措置をとるべき契機となる結果についての予見可能性さえあれば足りると解すべき場合は少なくないであろう。したがって、「因果関係の基本的部分」に関しても、必ずしも現実の具体的な因果経過の予見までは必要ないと解される。

なお、因果関係の基本的部分とは、最終結果の予見可能性を直接吟味することが困難な場合に、それを認識すれば一般人ならば結果を予見しうるだけの「中間項」を意味し、その予見可能性があれば最終結果の予見可能性があることができる、すなわち、因果関係の基本的部分の予見可能性は、あくまで、結果の

---

ㄨ ど。なお、原判決に対する評釈として、内田文昭「判批」判例タイムズ 616 号（1986）21 頁も参照。

4) 安廣文夫「判解」ジュリスト 941 号（1989）100 頁、前田雅英「法定的符合説と過失の予見可能性」法学セミナー 421 号（1990）60 頁など。

5) 最決平成 21 年 12 月 7 日刑集 63 卷 11 号 2641 頁。

6) 最決平成 12 年 12 月 20 日刑集 54 卷 9 号 1095 頁。

7) 山口厚『刑法総論』（第 2 版，2007，有斐閣）235 頁。

予見可能性判定の道具であって、現に生じた結果の予見が容易な場合には必要ない、とする見解もある。<sup>8)</sup> もっとも、このように解した場合、因果関係の基本的部分の設定の仕方によっては、先に検討した結果の予見可能性も、かなり抽象度の高いものとなりうるため、「具体的予見可能性」の認定という観点からは、留意が必要であろう。

しかし、この見解が指摘するように、実務では、必ずしも結果の予見可能性「および」因果関係の基本的部分の予見可能性が要求されているわけではなく、因果関係の基本的部分が予見できれば、そこから結果の予見可能性をも肯定することができるという構成が取られているように思われる。<sup>9)</sup> したがって、「因果関係の基本的部分」の予見さえ可能であれば、そこから結果の予見可能性を肯定することは可能であるといえよう。

### (3) 本判決の検討

本件においては、確かに、Xの進出行為から、被害者両名の死の結果までもが、直ちに予見可能であるとまでは言い難い。しかし、「急な自動車通行帯への進出→走行してくる車両等の進行妨害→車両等の進路変更や急制動→他の車両等にも回避行動を強いる→いずれかの運転者による操縦ミス→人の死傷を伴う交通事故（人身事故）の発生」という流れは、十分に予見可能な範囲内の事象であるといえよう。

よって、本件においては、因果関係の基本的部分の予見が可能であり、そこから、結果の予見可能性も認められると解されるから、本件において予見可能性を肯定した本判決の判断は、妥当なものといえることができる。

## 3 因果関係について

### (1) 判例における因果関係判断

判例は、因果関係の判断に際して、かつては条件説に立つものと解されてきた。<sup>10)</sup>

8) 前田雅英『刑法総論講義』（第5版、2011、東京大学出版会）315頁。

9) たとえば、日航機ニアミス事件最高裁決定（最決平成22年10月26日刑集64巻7号1019頁）など参照。

10) たとえば、布団むし心臓疾患事件（最判昭和46年6月17日刑集25巻4号567頁）など。

しかし、必ずしもそうとはいえないことが、米兵ひき逃げ事件<sup>11)</sup>などから明らかとなり、その後、通説とされた相当因果関係説を採用しているわけでもないことが、大阪南港事件<sup>12)</sup>や夜間潜水訓練事件<sup>13)</sup>などから明らかとなった。判例においては、「行為の危険性が結果へと現実化したか」、すなわち、「危険の現実化」が基準とされて、因果関係の判断が行われているというのが、近時の一般的な理解であるといってい<sup>14)</sup>てよいであろう。そして、その下位基準として、① 行為による結果発生の危険（結果に対する影響力）の大きさ、② 行為と介在した他の事情の関係（支配、利用、誘発、随伴など）を考慮した実質的危険度の修正、③ 行為の危険の実現（影響力）がそれら他の事情の影響力によって遮断されるといえるかどうか、④ 全事情を総合する事後判断、<sup>15)</sup>の4つを挙げることができる。

このような観点から、本件において、X の横断行為から、被害者両名の死が現実化したものと評価できるか否かについて検討する。

## （２）第三者の行為の介在と因果関係

本件につき、弁護士は、甲と乙の両名の回避行動自体に問題があったと考えられることから、X の行為と被害者両名の死亡との間の因果関係は切断されると主張する。しかし、本判決は、「乙車が被害者らに衝突したのは、被告人の過失行為の危険性が現実化したものに他ならない」としている。

ここでは、X の行為と被害者両名の死亡との間に、第三者である甲と乙の行為が介在していることが問題となる。本件同様、行為後の第三者の行為<sup>16)</sup>の介在が問題となった事案として、夜間潜水訓練事件<sup>17)</sup>、高速道路停車事件<sup>18)</sup>、トランク監禁致死事件<sup>18)</sup>が参考となるものと思われる。以下では、これらを概観し、本判決の当否について検討する。

11) 最決昭和 42 年 10 月 24 日刑集 21 卷 8 号 1116 頁。

12) 最決平成 2 年 11 月 20 日刑集 44 卷 8 号 837 頁。

13) 最決平成 4 年 12 月 17 日刑集 46 卷 9 号 683 頁。

14) 山口・前掲注（7）60 頁参照。

15) 高橋則夫『刑法総論』（第 2 版，2013，成文堂）134 頁。

16) 前掲注（13）最決平成 4 年 12 月 17 日。

17) 最決平成 16 年 10 月 19 日刑集 58 卷 7 号 645 頁。

18) 最決平成 18 年 3 月 27 日刑集 60 卷 3 号 382 頁。

### （３）夜間潜水訓練事件

夜間潜水訓練事件の概要は、以下の通りである。スキューバダイビングの潜水指導者である被告人 X は、夜間、まだ経験のきわめて浅い指導補助者 3 名を指揮しながら、被害者 A を含む 6 名の受講生に対して夜間潜水の講習指導を行ったが、受講生らが自分についてくると考え、指導補助者らにも特別の指示を与えないまま前進したところ、指導補助者 1 名と受講生らが、X の移動に気づかず取り残され、沖へ流され、受講生らは指導補助者に追従し水中移動したが、空気を使い果たした A が、恐慌状態に陥り、適切な措置を採ることができず溺死した。

最高裁は、「被告人が、夜間潜水の講習指導中、受講生らの動向に注意することなく不用意に移動して受講生らのそばから離れ、同人らを見失うに至った行為は、それ自体が、指導者からの適切な指示、誘導がなければ事態に適応した措置を講ずることができないおそれがあった被害者をして、海中で空気を使い果たし、ひいては適切な措置を講ずることもできないままに、でき死させる結果を引き起こしかねない危険性を持つものであり、被告人を見失った後の指導補助者及び被害者に適切を欠く行動があったことは否定できないが、それは被告人の右行為から誘発されたものであって、被告人の行為と被害者の死亡との間の因果関係を肯定するに妨げないというべきである」とした。

同決定においては、① 被告人の行為それ自体が、「結果を引き起こしかねない危険性を持つもの」であったことと、② 被害者の死亡結果が、被告人の行為から「誘発されたもの」であったことが、因果関係認定のポイントとなっているとすることができる。

同決定と類似の構造を採っているものとして、高速道路停車事件があるので、以下でこれを検討する。

### （４）高速道路停車事件

高速道路停車事件の概要は、以下の通りである。被告人 X は、知人女性を助手席に乗せ、普通乗用自動車を運転して、高速道路（片側 3 車線）を走行していたが、大型トレーラーを運転していた A の運転態度に立腹し、A 車を停止させて A に文句を言い、自分や同乗女性に謝罪させようと考え、A に停止するよう求め、X が第 3 通行帯に自車を停止させると、A も X 車の後方約 5.5 m の地点



に自車を停止させた。なお、当時は夜明け前で、現場付近は照明設備のない暗い場所であり、相応の交通量があった。X は、降車して A 車まで歩いて行き、同車の運転席ドア付近で怒鳴り、A が、運転席ドアを少し開けたところ、X は、ドアを開けてステップに上がり、エンジンキーに手を伸ばしたり、ドアの内側に入って A の顔面を手けんで殴打したりしたため、A は、X にエンジンキーを取り上げられることを恐れ、これを自車のキーボックスから抜いて、ズボンのポケットに入れた。X は、「女に謝れ。」と言って、A を運転席から路上に引きずり降ろし、自車まで引っ張って行った。A が、X 車の同乗女性に謝罪の言葉を言うと、X は、A の腰部等を足げりし、さらに殴りかかってきたので、A は、X に対し、顔面に頭突きをしたり、鼻の上辺りを殴打したりするなどの反撃を加えた。そのころ、本件現場付近道路の第 3 通行帯を進行していた B 車及び C 車は、A 車を避けようとして第 2 通行帯に車線変更したが、C 車が B 車に追突したため、C 車は第 3 通行帯上の A 車の前方約 17.4 m の地点に、B 車は C 車の前方約 4.9 m の地点に、それぞれ停止した。C 車から同乗者の D 及び E が降車したので、X は、暴行をやめて携帯電話で友人に電話をかけ、A は、自車に戻って携帯電話で X に殴られたこと等を 110 番通報した。X は、同乗女性に自車を運転させ、第 2 通行帯に車線変更して、本件現場から走り去った。A は、自車を発車させようとしたものの、エンジンキーが見付からなかったため、暴行を受けた際に X に投棄されたものと勘違いして、再び 110 番通報したり、D らと共に付近を捜したりしたが、結局、それが自分のズボンのポケットに入っていたのを発見し、自車のエンジンを始動させた。ところが、A は、前方に C 車と B 車が停止していたため、C 車と B 車に進路を空けるよう依頼しようとして、再び自車から降車し、C 車に向かって歩き始めたところ、停止中の A 車後部に、同通行帯を進行してきた普通乗用自動車と衝突し、同車の運転者及び同乗者 3 名が死亡し、同乗者 1 名が全治約 3 か月の重傷を負うという事故が発生した。

最高裁は、「A に文句を言い謝罪させるため、夜明け前の暗い高速道路の第 3 通行帯上に自車及び A 車を停止させたという被告人の本件過失行為は、それ自体において後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性を有していたというべきである。そして、本件事故は、被告人の上記過失行為の後、A が、自らエンジンキーをズボンのポケットに入れたことを失念し周囲を捜すなどして、被告人車が本件現場を走り去ってから 7、8 分後まで、危険な本件現場に自車を

停止させ続けたことなど、少なからぬ他人の行動等が介在して発生したものであるが、それらは被告人の上記過失行為及びこれと密接に関連してされた一連の暴行等に誘発されたものであったといえる。そうすると、被告人の過失行為と被害者らの死傷との間には因果関係があるというべきである」とした。

同決定においても、①被告人の過失行為それ自身が、「人身事故につながる重大な危険性を有していた」ことと、②当該事故が、被告人の「過失行為及びこれと密接に関連してされた一連の暴行等に誘発されたものであった」ことが重視されており、前述の夜間潜水訓練事件と類似した枠組みが採用されているようにみえる。しかし、両決定は、重要な点で、若干ニュアンスを異にしていると指摘される。<sup>19)</sup>すなわち、①につき、夜間潜水訓練事件では、その後に介在するであろう被害者の不適切な行為をも取り込んだ形で危険性が認定されているのに対して、ここでは、単に「後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性」と、一般的な形で認定されているにとどまること、②につき、夜間潜水訓練事件では、介在事情は被告人の過失行為から誘発されたとされているのに対して、ここでは、被告人の「過失行為及びこれと密接に関連してされた一連の暴行等に誘発された」とされていること、というのがそれである。

①については、夜間潜水訓練事件においては、「行為の危険性」判断を具体的にを行うことにより、現実には即した危険性を確定し得ている反面、もはや「行為の危険性」のみで因果関係を認めることが可能になってしまい、ひいては「誘発」概念の意義が大きく損なわれているのに対して、高速道路停車事件においては、「行為の危険性」判断は、後に介在する A の不適切な行動を織り込まない形でなされており、「後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性」という一般的な危険判断を行っているため、そこでは「誘発」概念の独自の意義がなお維持されているが、このように、「行為の危険性」判断を一般的抽象的なものとして行えば行うほど、現実には生じた因果経過との関係でずれが生じ得ることになり、その結果として、高速道路停車事件においては、そのような危険性を有する行為のみでは、その後に生じる A の不適切な行動を説明できず、②のような、介在事情を「誘発」する行為と、「行為の危険性」の判断対象とされる行為とが

19) 深町晋也「判批」ジュリスト 1347 号（2007）79 頁、島田聡一郎「判批」井田良＝城下裕二編『刑法総論判例インデックス』（2011、商事法務）45 頁。

一致しないという問題が生じてしまっている、と指摘されている。<sup>20)</sup>

すなわち、高速道路停車事件では、第 1 行為である「過失行為」および第 2 行為である「これと密接に関連してされた一連の暴行等」が、介入事情を「誘発」する行為とされている。しかし、「行為の危険性」の判断対象とされるべき行為、すなわち、同事案における実行行為は、第 1 行為である「過失行為」であり、これと介入事情を「誘発」する行為とは一致していなければならないはずである。実行行為判断は、法益侵害の蓋然性を考慮した危険創出の判断であり、これは事前判断であるのに対して、介入事情判断は、生じた結果をその実行行為に帰属するかという危険実現判断であり、これは事後判断であるから、事前判断で実行行為と位置づけられなかった行為を、事後的に実行行為と位置づけることは、危険創出判断と危険実現判断を混同するものであるといわねばならない。同事案においては、「被告人の本件過失行為は、それ自体において後続車の追突等による人身事故につながる重大な危険性を有していた」という事前判断によって実行行為性が判断されている点は正当であるといえるが、因果関係判断において、第 1 行為と第 2 行為を一連の実行行為として、介入事情であるはずの第 2 行為までも実行行為とし、危険創出を認めている点において、このような混同が看取でき、その点は妥当ではないと思われる。<sup>21)</sup>

もっとも、このように、行為の危険性に重点をおいた場合には、「誘発」概念の意義が大きく損なわれるとの問題が先でも指摘されていたが、次に、トランク監禁致死事件を通して、「誘発」概念の意義についても検討を試みる。

#### （５）トランク監禁致死事件

トランク監禁致死事件の概要は、以下の通りである。被告人 X は、共犯者 2 名と共謀の上、午前 3 時 40 分頃、普通乗用自動車後部のトランク内に被害者 A

20) 深町・前掲注 (19) 80 頁。

21) 高橋・前掲注 (15) 146-147 頁。なお、「本件における被告人の停車から走り去るまでの一連の行為は、危険な現場に自車及び乙車を止まらせ続けたという行為（発車させなかったという不作為）という一面を有しており、これをとらえて（あるいは、車両を停止させたという作為と合わせるなどして）業務上過失行為とすることも、いささか技巧的ではあるものの不可能ではなかったのではないかと思われる」とする見解もある（上田哲「判解」『最高裁判所判例解説刑事篇（平成 16 年度）』（2007、法曹会）487-488 頁）。

を押し込み、トランクカバーを閉めて脱出不能にし、同車を発進走行させた後、呼び出した知人らと合流するため、路上で停車した。数分後、後方から普通乗用自動車が走行してきたが、その運転者は前方不注意のために、停車中の同車に至近距離に至るまで気づかず、同車のほぼ真後ろから時速約 60 km その後部に追突した。これによって、トランク内に押し込まれていた A は、傷害を負って、間もなく同傷害により死亡した。

最高裁は、「被害者の死亡原因が直接的には追突事故を起こした第三者の甚だしい過失行為にあるとしても、道路上で停車中の普通乗用自動車後部のトランク内に被害者を監禁した本件監禁行為と被害者の死亡との間の因果関係を肯定することができる」とした。

同事案は、被告人の行為から結果が「誘発」されたとまではいいないように思われる点、すなわち、被告人の行為が介在事情発生に強い影響力を与えていたわけではない点において、前述の 2 つの事案とは異なるということができる。<sup>22)</sup> もっとも、同事案においても、行為者の行為それ自体の危険性が、因果関係判断のポイントとなっているものと思われ、その際には、「トランクに入れられた被害者が死亡する原因となりうるような追突事故が想定しうる状況であったか」が重要となるが、同事案の原判決において指摘されているように、夜間路上に停車している車両に、後方から進行してくる自動車が追突することが「路上における交通事故としてなら特異な事態ではない」以上、因果関係を認めることができるというべきであろう。<sup>23)</sup>

このように、同事案においても因果関係を肯定することができることからすると、行為者の行為が結果を「誘発」したことまでは、因果関係を認めるための必要条件とはされていないということができる。<sup>24)</sup> 結局、「行為の危険性が結果へと現実化したか」ということが、因果関係を判断する際の基準であるということができ、「誘発」については、「行為の危険性」と同列の因果関係を判断する際の基

22) 島田聡一郎「判批」井田良 = 城下裕二編『刑法総論判例インデックス』(2011, 商事法務) 40 頁参照。

23) 島田・前掲注 (22) 41 頁。反対, 辰井聡子「判批」刑事法ジャーナル 7 号 (2007) 72 頁。

24) 島田聡一郎「判批」井田良 = 城下裕二編『刑法総論判例インデックス』(2011, 商事法務) 39 頁参照。

準とするのではなく、「行為の危険性」を判断する際の下位基準として用いれば足りるということができよう。

#### （6）本判決の判断について

このようにして、前述の3つの判例の判断から、たとえ第三者の行為が介在したとしても、被告人の行為の危険性が結果へと現実化したと評価することができれば、結果との間の因果関係を肯定することができることが明らかとなった。

本判決は、「被告人の過失行為……は、東行き車線を走行する車両等の進行を妨害するもので、その回避行動がきっかけとなって歩道に乗り上げる車両が生じることも十分に考えられるものであるから、それ自体において本件のような死亡事故につながる危険性を有していたというべきである」としており、そこでは一般的な危険判断が行われているようにも思われるが、続いて、「甲の左転把を含む回避行動は被告人の過失行為により現に誘発されたものであり、乙が歩道に乗り上げて2名の者を死亡させることとなった左転把はこの甲の回避行動により現に誘発されたものである。すなわち、乙車が被害者らに衝突したのは、被告人の過失行為の危険性が現実化したものに他ならない」としていることから、行為の危険性判断の中に介在事情を取り込んでいるようにみられる点で、高速道路停車事件よりも、夜間潜水訓練事件に近い判断構造を用いているように思われる。すなわち、「誘発」を因果関係を判断する際の独立した基準としてではなく、あくまでも下位基準として用いて、「行為の危険性」を因果関係の判断基準とするものであり、その危険性を肯定して因果関係を認めたものと評価することができ、その判断構造においても、結論においても、妥当なものということができよう。

### 4 重過失について

#### （1）本判決の判断

本件において、弁護人は、仮に過失が認められても、Xは、①他人を死傷させる可能性が高い行為を行ったわけではなく、②結果の発生も容易に予見できるとはいえないとして、重過失との評価は妥当ではないと主張している。しかし、本判決は、①については、予見可能性と因果関係についての判断に照らせば、Xの行為は死傷事故につながる可能性が高くないものであるとはいえないし、②については、実際に生じた事故の経過すべてを具体的に予見する必要がある

なら容易とはいえないであろうが、そこまでを要するものとは解されないとして、これを退け、「重過失とは、不注意の程度が著しい場合、すなわち、結果発生<sup>25)</sup>の予見・回避が容易であったにもかかわらず、注意を怠って結果を発生させた場合である」として、Xの行為はこれに当たるものと判断している。

## (2) 重過失とは何か

本判決においては、「重過失とは、不注意の程度が著しい場合、すなわち、結果発生<sup>25)</sup>の予見・回避が容易であったにもかかわらず、注意を怠って結果を発生させた場合である」とされているが、ここで、学説について概観してみよう<sup>26)</sup>。

一般に、過失は、不注意であり、注意義務違反であると解されており、その注意義務としては、結果予見義務と結果回避義務を挙げることができるとされている<sup>27)</sup>。そして、これらの義務違反の程度が重い場合が重過失であり、容易に予見しうるのに予見なかった場合や、行為者に求められる結果回避義務行為からの隔たりが大きく、危険性が高い場合というのが、それに当たるとされている。それゆえ、単純過失か重過失かを判断するためには、個々の事案における注意義務違反<sup>28)</sup>の程度を、個別具体的に検討せざるをえないといえよう。

なお、自転車事故に関しては、「重大な過失が認められるのは、無灯火、高速度（時速30キロメートル程度）、2人乗り、信号無視、歩道上・横断歩道上の安全不確認などの危険な運転（過失）が2つ以上競合するような場合である」との指摘<sup>29)</sup>がなされている。しかし、これは、端的にそれらの数自体が問題なのではなく、違反が複数に渡る分、注意義務違反の程度が重くなるからであるというべきであろう<sup>30)</sup>。

---

25) 重過失については、須々木圭一「重過失——刑事政策学より見た刑法学の限界序説——」日沖憲郎博士還暦祝賀『過失犯（2）具体的問題』（1966、有斐閣）411頁以下、福田道義「業務上過失と重過失」阿部純二ほか編『刑法基本講座（2）』（1994、法学書院）205頁以下、平野潔『『重大な過失』について（1）』弘前大学人文社会論叢社会科学篇21号（2009）161頁以下など。

26) 最判昭和42年5月25日刑集21巻4号584頁。

27) 山口・前掲注（7）227頁。

28) 山口厚『刑法各論』（第2版、2010、有斐閣）66頁。

29) 渡辺咲子「自転車の事故と刑事上・民事上の問題」警察公論59巻11号（2004）56頁。

30) 岡部雅人「自転車事故の刑事責任」姫路法学52号（2012）136頁。

本件においては、信号無視、安全不確認という、2つ以上の危険運転が競合していると同時に、結果発生の予見・回避の容易性も肯定できることから、先例との関係からも、本件は、重過失が認められてしかるべき事案であったと評価することができ、この点においても、本判決の判断は妥当なものといえよう。<sup>31)</sup>

## 5 お わ り に

近年、自転車事故の増加や運転マナーの低下が大きな社会問題となっている。そのような中、本件のように、直接的に引き起こされた事故ではなく、危険な運転行為が引き金となって、間接的に引き起こされた事故について、自転車運転者に有罪判決が言い渡された本判決は、注目に値するものであるといえよう。

なお、本件では X が禁錮 2 年の実刑に処せられているが、自転車の運転により人を死亡させた重過失致死被告事件において実刑判決が言い渡されるのは稀なことである。もっとも、X は、懲役刑の執行終了から 2 年足らずで本件を犯したというのであって、そもそも刑の執行を猶予する余地はなかったものであることに留意が必要である。それゆえ、本判決を、自転車による交通事故の多発に対する警鐘として厳しい刑が言い渡されたものと評価することは必ずしも適切なものではない。このことは、本判決が、量刑理由の末尾において、一般予防の必要性を強調する検察官の主張は説得的ではない旨判示していることから明らかであるといえよう。

---

31) なお、自転車事故につき、重過失致死傷罪を適用することの当否については、岡部・前掲注(30) 135 頁以下で検討した。

32) 匿名解説・判例タイムズ 1373 号(2012) 250-251 頁。